

קב"ל





トヨタ スタンダード セダン

堅
自
覧

②7 AA型乗用車のカタログ

御
覧

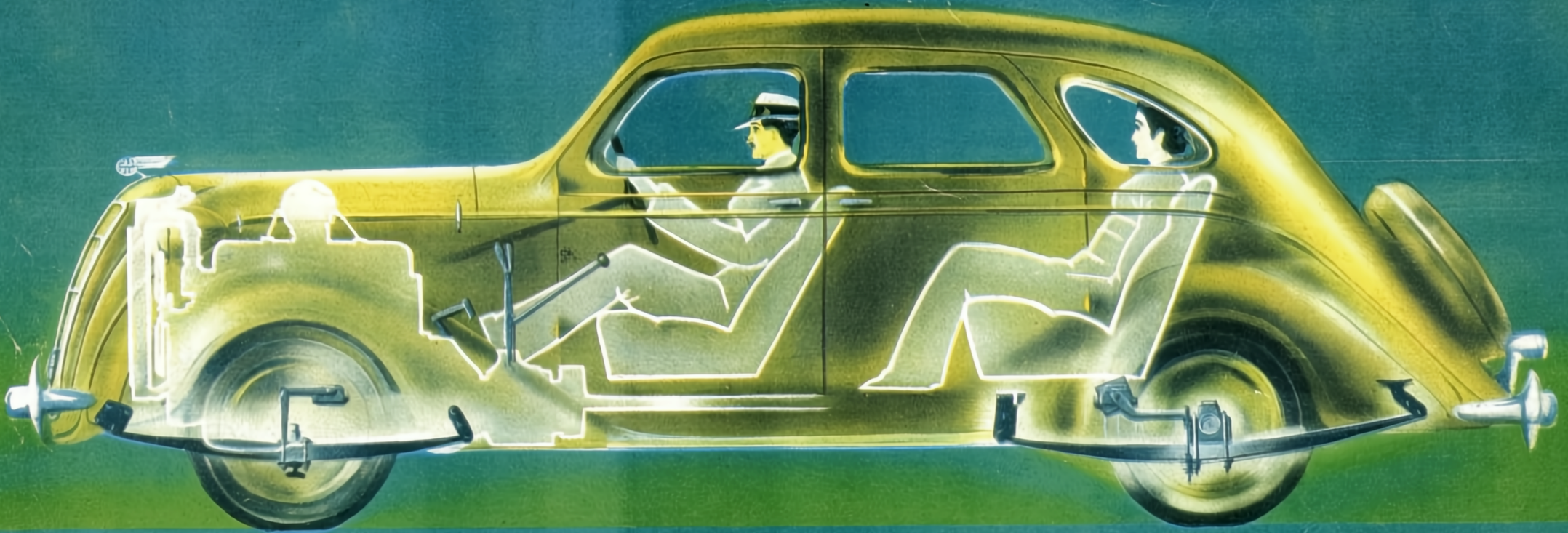
堅な鋼鉄を熔接して出来てゐますから、驚くべき耐久性と安全性を誇ります。



奥334 様
No. AA
提供者 森田 昭彦

5677

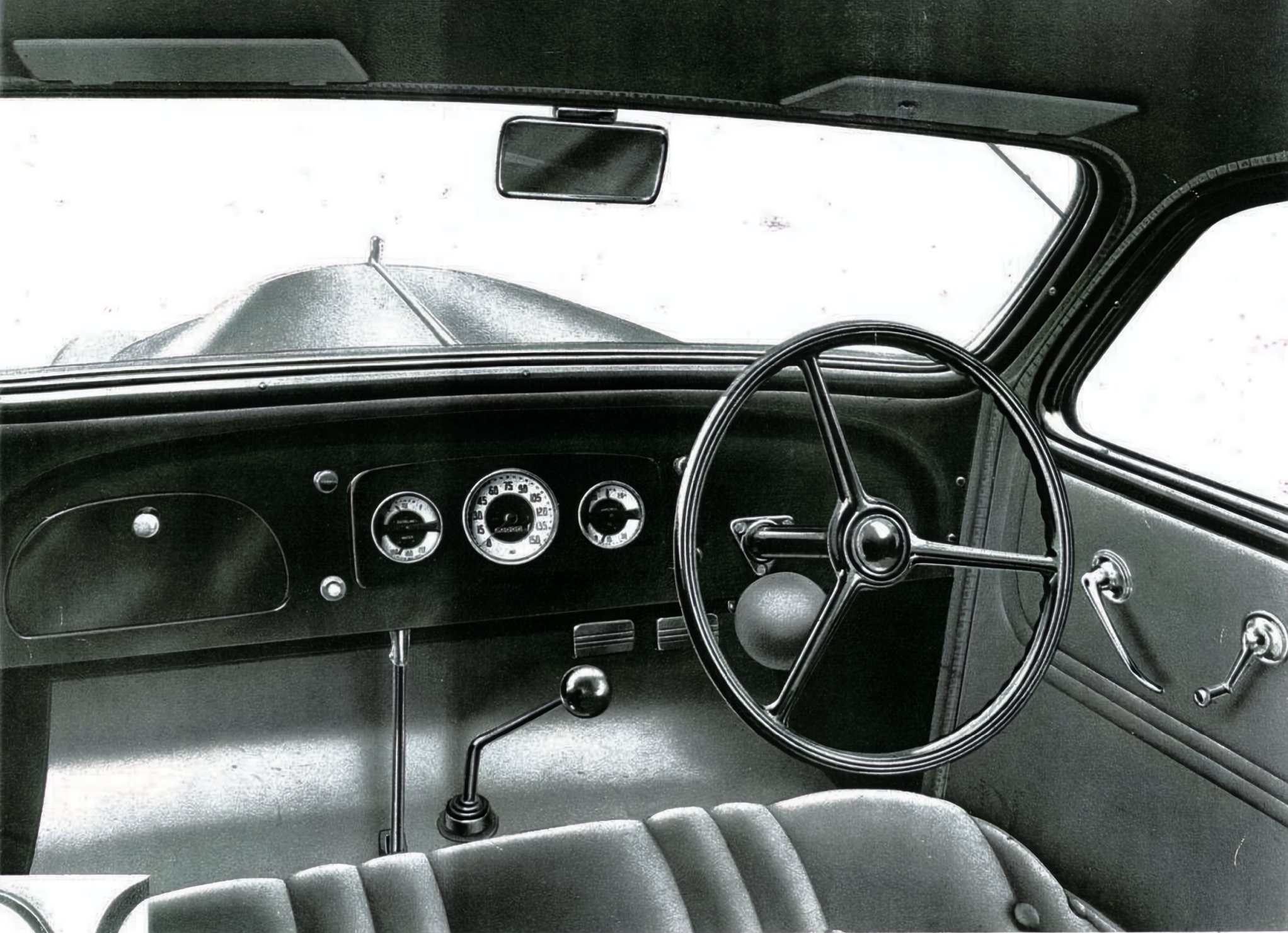
爽快な乗心地



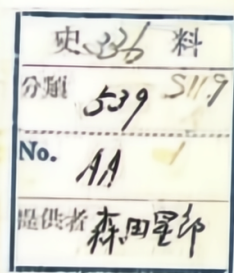
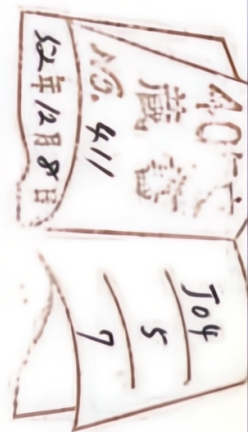
トヨタは他車よりエンジンが前方に取付けられてゐますから、
運転席も、客席も廣くてゆつくりしてゐます。座席は前後車軸
間の中間にあるため、粗悪な道路を走る際も、路面より受ける
衝撃は十分に緩和されて、爽快な乗心地が得られます。



他車は座席が後車軸の真上にあつて路面より衝撃を
まともに受けますから、車輪が路面の凹凸の上を通
過する度に不快な動揺を感じます。



總てスピードを競ふ交通機關程運転が樂に出來なければなりません。トヨタの運転席は飛行機と同様です。操縦が樂に出来る様、操縦者の眼の位置及び姿勢等に関し充分研究して、ハンドルの角度、ペダルの位置及び座席の傾斜に至るまで注意深く設計してありますから、少しも疲勞を覺へません。又ウインドシールドは一枚の大きい硝子を使用してゐますから視野が廣く操縦が容易です。



乗用車では座席がユツクリしてゐることが肝要です。トヨタの座席は廣くて安樂椅子よりも「坐り心地」がよろしいです。これは日本人の標準体格を調査して座席の座高、奥行、傾斜、肘付等の寸法を判出して設計したものであります。内張りは高級の材料を採用し入念に仕上げてあります。右圖は日本人の標準身長を型取つた人形で技師が座席の寸法、傾斜角度を調べてゐるところです。



トヨタ乗用車仕様書

機 関

型 水冷式直列六気筒頭上弁式
口 径 3 $\frac{1}{2}$ 吋 (84耗)
衝 程 4吋 (102耗)
排 気 量 206.8立方吋 (3389立方厘)
警視廳馬力 SAE(馬力) 26.3馬力
實 馬 力 65馬力 (毎分3000回転の時)
圧 縮 比 5.42 : 1
回轉力(トルク) 140呎封度(19.4呎米)(毎分1800—2000回転の時)
支 持 法 三點支持 護謨取付け
發 火 順 序 1-5-3-6-2-4
重量(變速機及聯動機を含む) 680封度(310斤)

氣 筒

型 6 気筒共クランクケース上半分まで一体鑄造、
氣筒は研磨し鏡仕上げす
特種鑄鐵(ニッケルクローム鑄鐵)製

クランクシャフト

炭素鋼製四個の同體對稱にて全體重附す
重量 63 $\frac{1}{2}$ 封度 (29斤)
「メインベヤリング」は3個にして其の全「ベヤリ
ング」面積は12.34平方吋(79.5平方厘)

コネクティングロッド

「I」形断面、ニッケルクローム鋼製
「下部ベヤリング」には「ホワイトメタル」を流し
込む

ピストン

特種鑄鐵製(ニッケルクローム合金)
2個の壓縮「リング」を1個のオイル制御用「リン
グ」附
「ピストン ピン」用の孔はダイヤモンドボーリ
ングマシーン仕上
「ピストン ピン」は熱處理を施せるニッケル
クローム鋼製にして直径0.99吋(25耗)

カムシャフト

炭素鋼製三個「ベヤリング」
「カムシャフト ギヤ」は靜かに作動する様
「ベークライト」製す
カム押上0.22吋(5.5耗)

バルブ

吸入用排氣用共に特種「シルクローム」製
菌狀のバルブステム 傘座角度45度
バルブポート 吸入 1 $\frac{1}{4}$ 吋(31耗)
排氣 1 $\frac{1}{8}$ 吋(28耗)

バルブ タイミング

吸入弁開き 上部死點前4度
吸入弁閉じ 下部死點後34度

排氣弁開き 下部死點後4度
排氣弁閉じ 上部死點後4度

エンジンの給油装置

翼式ポンプに依る壓送式及び飛沫式
「クランクシャフト・メインベヤリング」「コネ
クティングロッド」及び「カムシャフト」「ベヤリン
グ」「タイミングギヤ」等は壓送
「シリンダー壁」「クランクピン」等は飛沫式にて
滑油を供給す
「クランクケース」内には滑油網、油量計あり
計器盤にはオイル壓力計あり
滑油容量 4.8立

冷却装置

遠心ポンプ附
四翼の直径15 $\frac{1}{4}$ (0.057米)のファンを備ふ
冷却水の容量 15.7立

燃料供給装置

空氣清淨器を供へポンプ輸送式にしてカーター
式下向通風氣化器を用ふ
タンク容量は74.5立にて後部客席の下にあり

點火装置

蓄電池式にて點火栓は14耗の「メートルネゲ」を
用ふ

始動装置

6ボルト電動始動器を用ひ「ベンディックス、ド
ライア」を通じ「フライホイール」の「ギヤ」を
啗合ふ、別に始動轉把あり

クラッチ

乾燥單盤式 外徑10 $\frac{1}{2}$ 吋(0.255米) ベタルの足
壓ギヤ入換1時 20—25封度位

トランスミッション

前進三段 後退一段
齒車比
第一段 3.02 第二段 1.70
第三段 1.00 後 退 3.40
「シンクロメツシユ サイレンサー」装置

後 車 軸

半浮動式
傘型齒軸式差動裝置
減速比 4.11 對1

前 車 軸

「E」断面鑄鐵製逆「エリオツ」式

操向裝置

半可逆式「ウォーム」「セクター」型
換向比率 14對1
「ハンドル」は直径16 $\frac{1}{2}$ 吋(0.406米)銅鐵の心に
エポナイト被覆をなせるもの

操向輪直径 17吋(0.432米)

ショックアブソーバー

モンロー・ダブルアクチング・ショック・アブ
ソーバー

スプリング

シリコンマンガン 鋼製、半楕圓形テーパー型
前部 長(スパン)43 $\frac{1}{2}$ 吋(1.09米)
巾 2吋(0.05米)
リーフ 9枚
後部 長(スパン)53 $\frac{1}{2}$ 吋(1.35米)
巾 1 $\frac{3}{4}$ 吋(0.044米)
リーフ 9枚

推進軸

トルクチューブ内に裝置し鋼製軸にしてユニバ
ーサルジョイントに接續す

制動裝置

足動は四車輪油壓式内部擴張2個シユエ型なり
ブレーキドラム直径12吋(0.304米)
制動面積(173.8平方吋)(1121平方厘)
手動は機械式推進軸收縮制動
制動面積(65平方吋)(420平方厘)

フレーム

コ型断面挖出作 鋼板使用

車 輪

鋼鐵製スポーク 5個
直径23吋 (0.711米)

タイヤ

5.50吋×17吋 (0.431米×0.139)

車軸距離(ホイールベース)

112 $\frac{1}{2}$ 吋 (2.850米)

車輛寸法

全長 188 $\frac{1}{2}$ 吋 (4.785米)
全高 68 $\frac{1}{2}$ 吋 (1.736米)
全巾 68 $\frac{1}{2}$ 吋 (1.730米)

自 重

3310封度 (1500斤)

軸間距離(トレッド)

前56 $\frac{1}{2}$ 吋 (1.440米)
後57 $\frac{1}{2}$ 吋 (1.450米)

最低部地上高

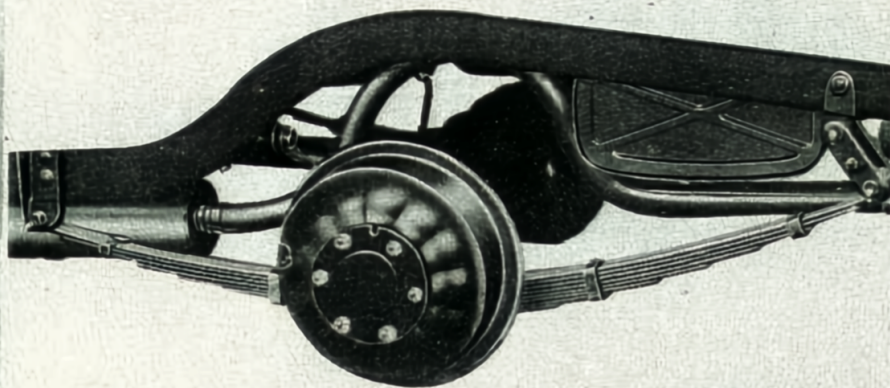
8 $\frac{1}{2}$ 吋 (0.219米)

回轉半径

外輪の中心に於て 287吋 (7.350米)
内輪の中心に於て 236吋 (6.000米)

52 11 8 41 104 8 5

史 333 料
分類
No.
品供者 森田電機

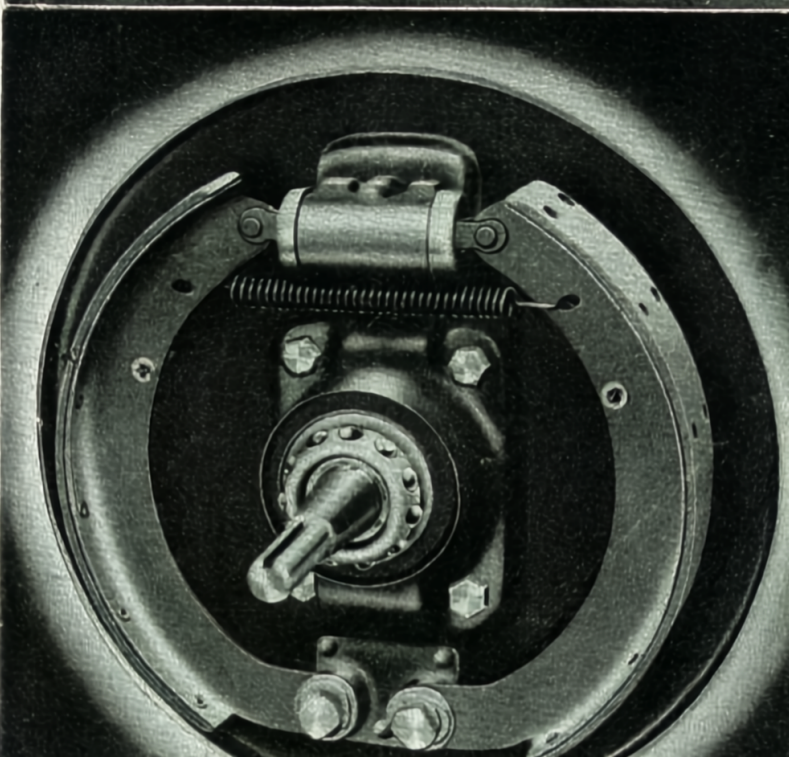
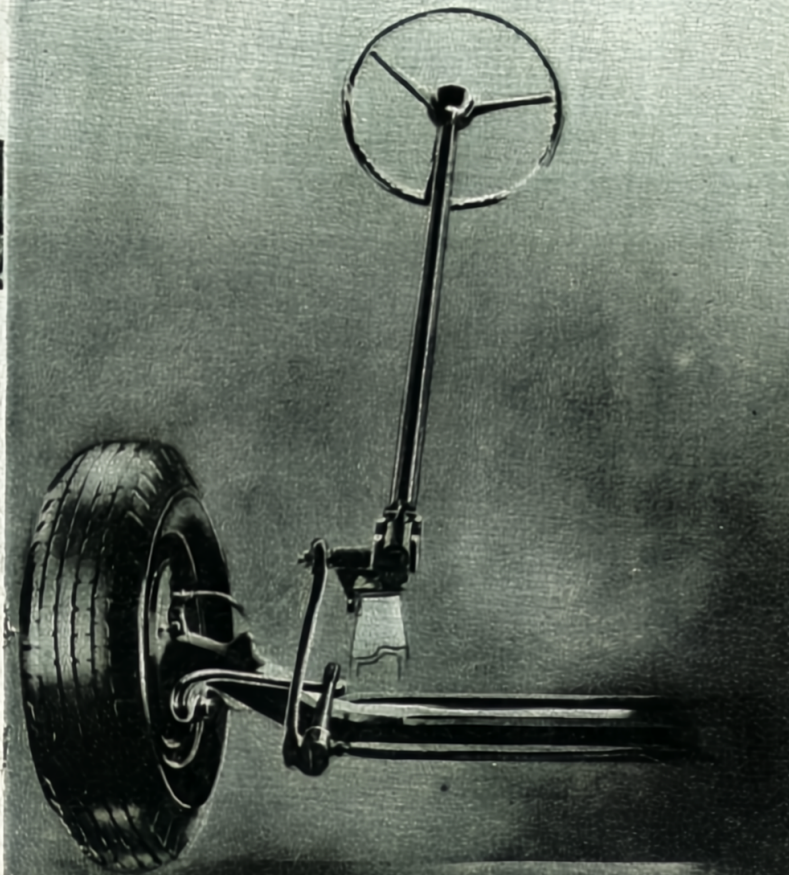


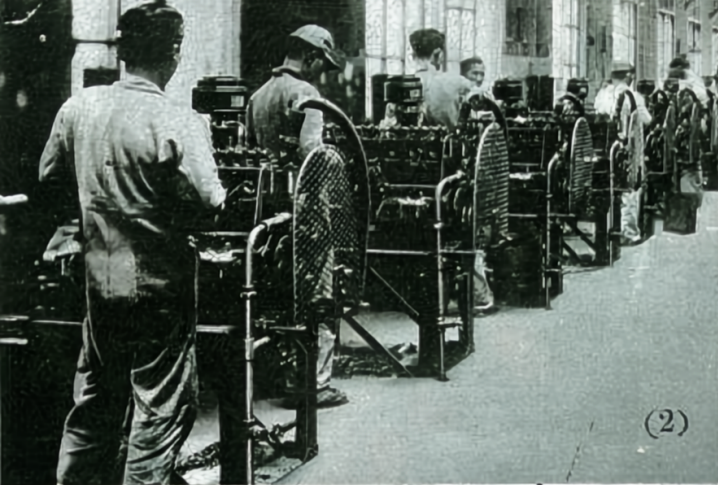
快適な乗心地 安全な操縦

トヨタは各四輪に強靱な長い半橢圓形のスプリング
を取付け、作動の精巧なショック・アブソーバーを
装置してゐますから、路面より受ける如何なる衝撃
も、十分に緩和し、所謂センターボイズの設計と相
俟つて益々絶好の乗心地を與へます。

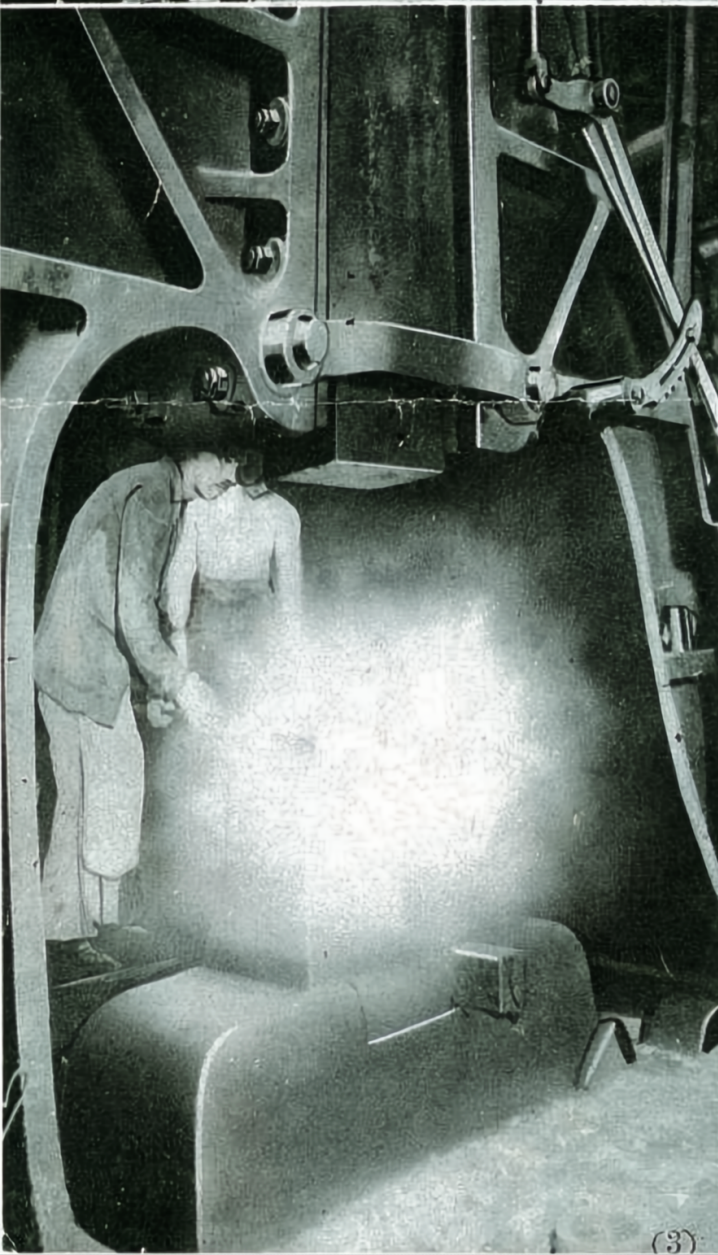
自動車のハンドルとブレーキは操縦者も、乗客も、
或は道行く人の生命をも左右する重大な責任を負ふ
機構であります。それ故トヨタは最も信頼のあるウ

でありますからハンドルが軽く、小廻りの利く様、
設計してあります。又ブレーキは作動圓滑に、制動
確實なオイル・ブレーキを前後四輪に取付けてあり
ますから、急停車の場合もペダルを一寸踏んで四輪
を一様に制動し、安全に停車することが出来ます。
ハンド・ブレーキは所謂センター・ブレーキで、ト
ランスミツション後部にあるドラムを收縮式に制動
しますから、後輪のブレーキ作動が左右相異なると





(2)



(3)



338

・史	料
分類	704-5-9
No.	44/5/2/5
ネレライカから新	
森田栄郎	

自動車のネオン・サインはトヨタ自動車工場のアクスル工場の屋根に建設された巨大なもので、東される方は晝も夜も見逃すことは出来ません。全く東海道線的一名物として恥しからぬものでありま

試運転工場——組立を終へたエンジンは此處で試運転を行ひ、各部の調節及び性能試験を行ひ、合格製品としてシャシー組立工場に送ります。

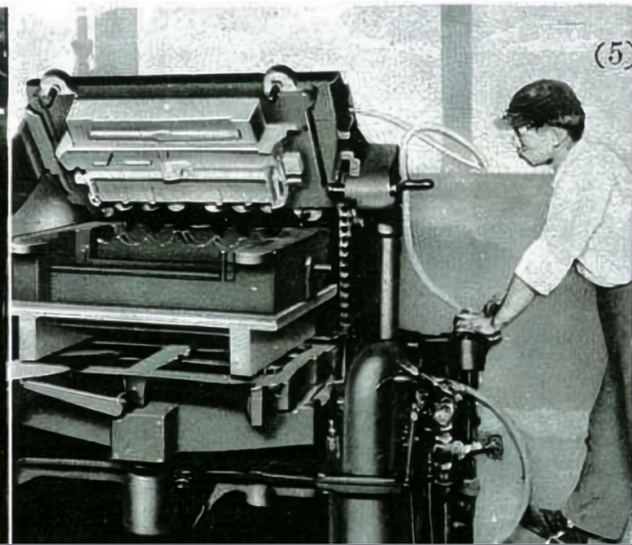
(3) フォーミング——鍛工場ではクランクシャフトの素材を大型のスチーム・ハンマーで火造りします

(4) 鋳工場——シリンダー・ヘッド及びブロック或はマニフールドの鋳造が行はれます。造型はモールドイング・マシーンをを用ひ、電気爐熔解に依る良質のニッケル・クロム鋳鉄の鋳造場です。

(5) シリンダー・ブロックの鋳型はモールドイング・マシーンに依て簡単に造られます。

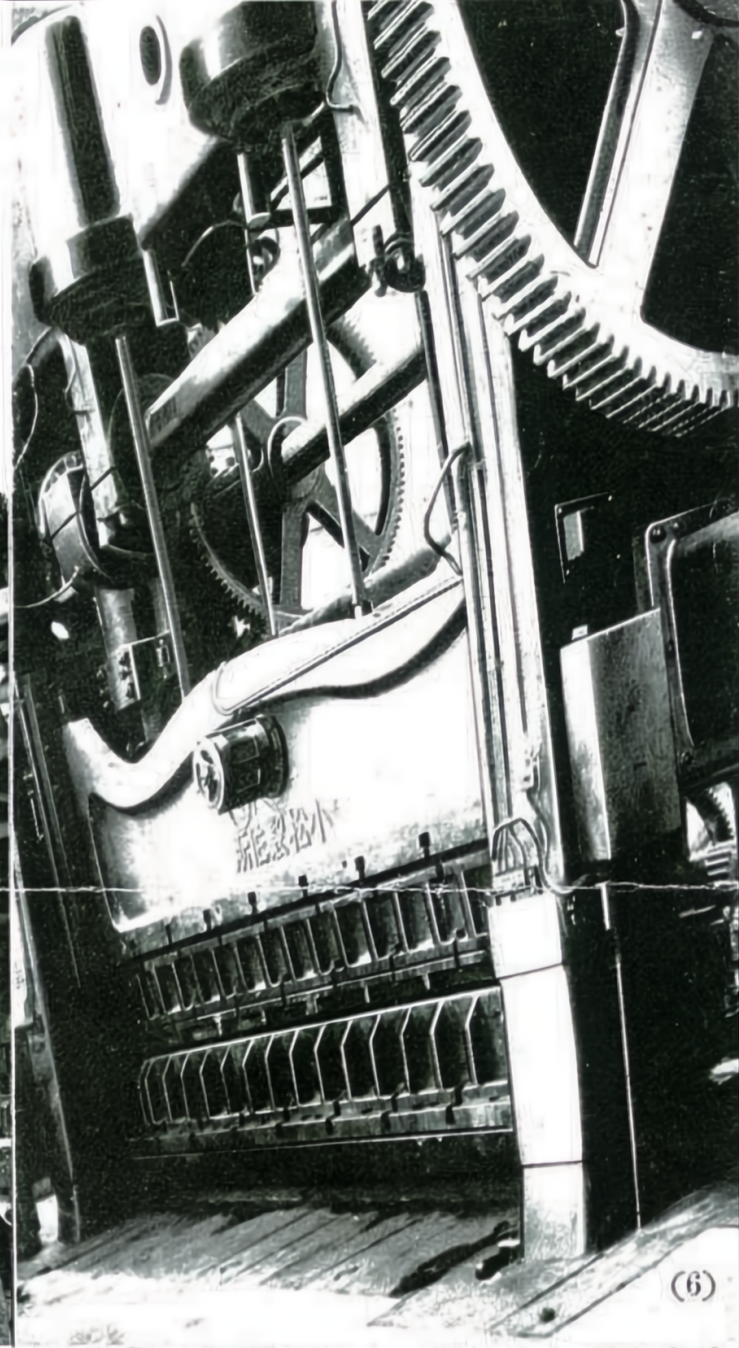
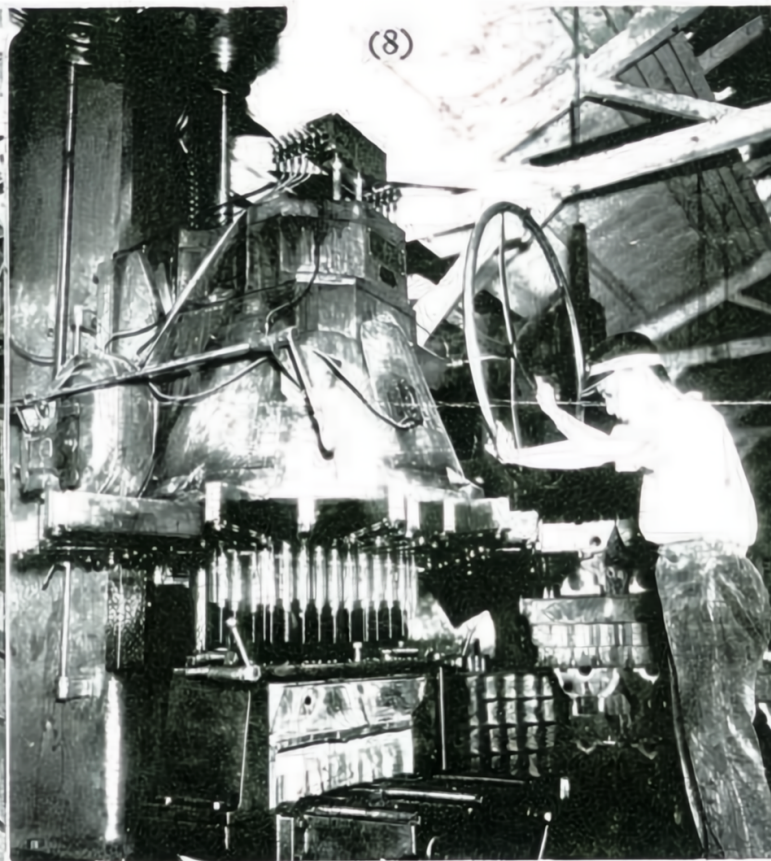


(4)



(5)

- (6) 大形の700噸プレスではトラックやバス及び乗用車のサイドフレームが、一度に而かも簡単に造られます。
- (7) エンジン組立工場に於いては各種のエンジン部分品が此所に集合され、コンベヤー式操作に依つて一台一台順々に組立られます。
- (8) シリンダー・ブロックの多くの穴はマルチプル・ドリルに依り一度に穿孔されます。此の方法によれば多数の生産をなし得るのみならず製品が均整にして精確なる仕上げをなすことが出来ます。
- (9) アクセル工場の一部を示します。此の工場ではプロペダー・シャフトよりデイフアレンシアル及びホキール、に至る迄、總ての走行關係部分品の製作をなす近代明瞭な大工場です。
- (10) 弊工場研究所の一部で化學分析場です。各種の材料が化學分析を行はれ完全なる規格の下に材料の統一を計るものであります。



(11)



(12)



トヨタ自動車工業(株)

40年史資料

No.

J.04

(所属)

5

(氏名)

9

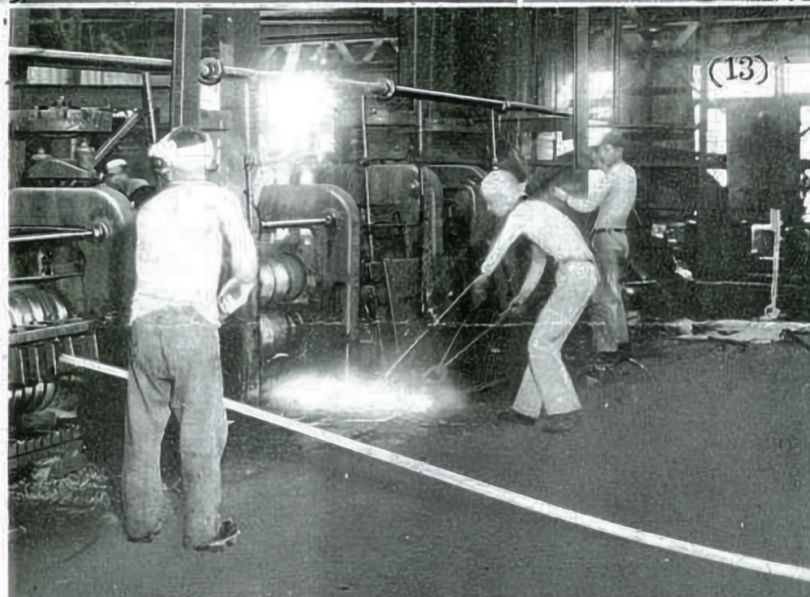
設備
全
さ
紫
ら
鐵
定

機を用いてミツション、デイフアレンシ
アル等の箇車は精細に検査されます。

(15)ボデーのプレス工場——800噸エア
ー・クッション付大型プレスにて車体の
鐵板を造型するプレス工場の一部を示し
ます。圖は今正に乗用車の車体後板を製
作する所です。

(16)大型鑄物工場——車体をプレスする
型を鑄造する實況を示します。此鑄物は
型工場に送られて、精密に仕上げられ、
プレスに取付けられてスマートな流線型
車体を作り出す母型となるものです。

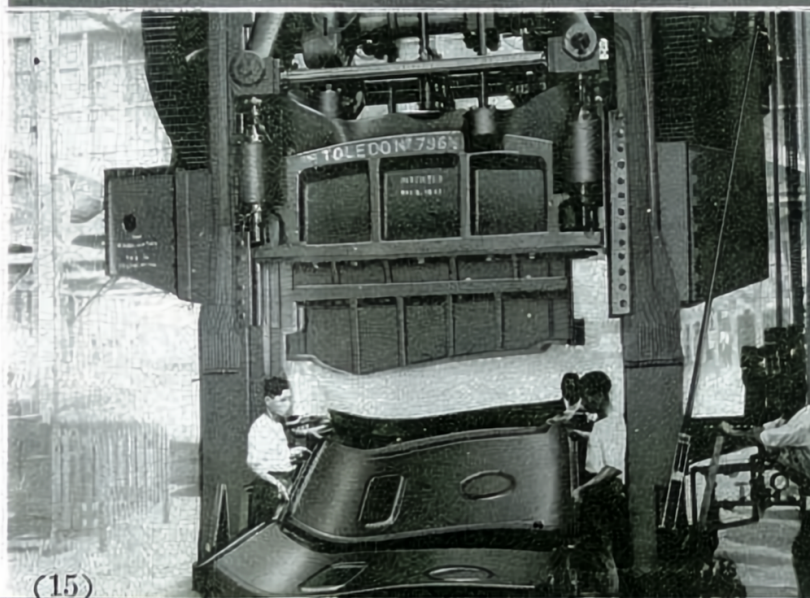
(13)



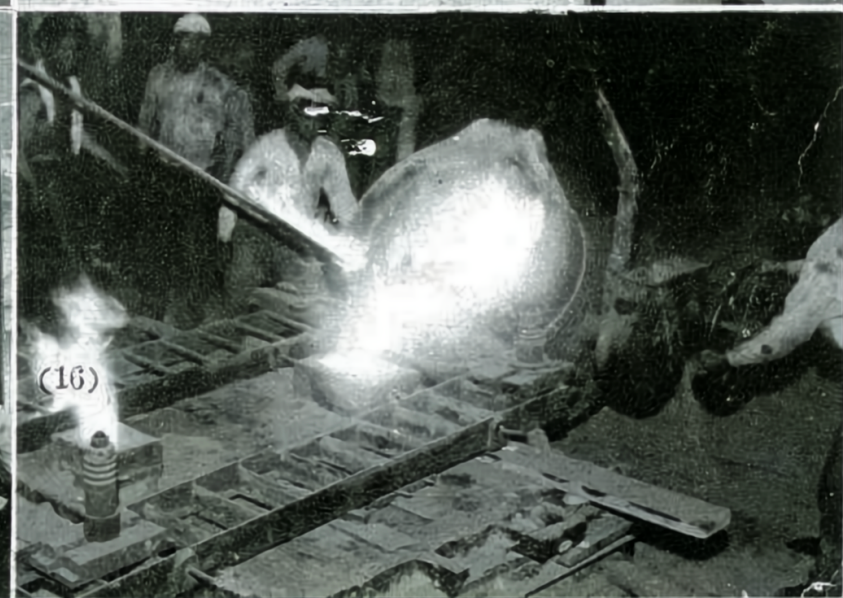
(14)

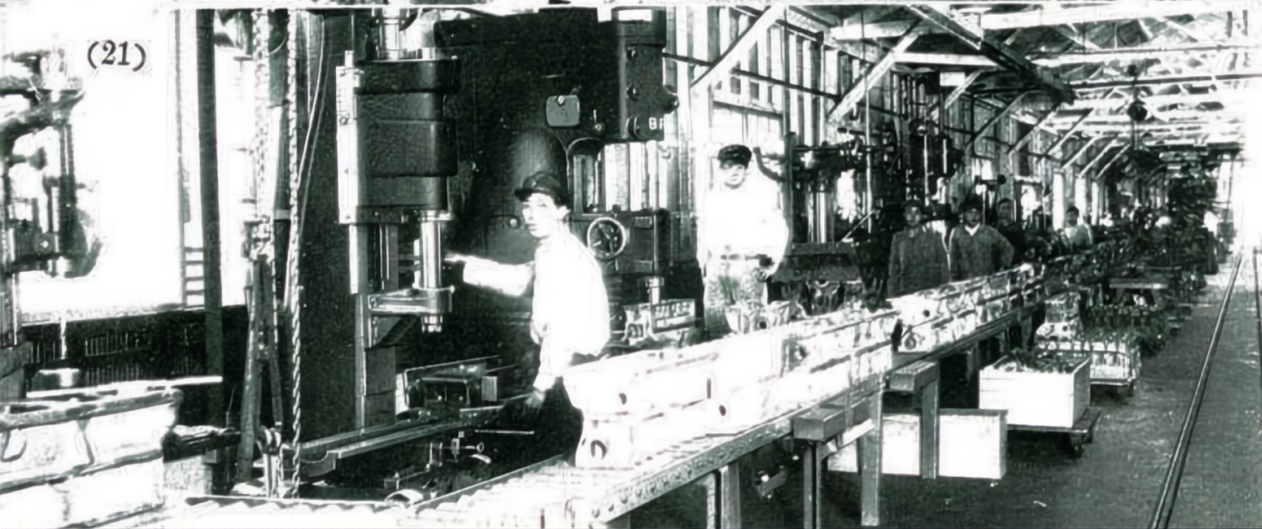
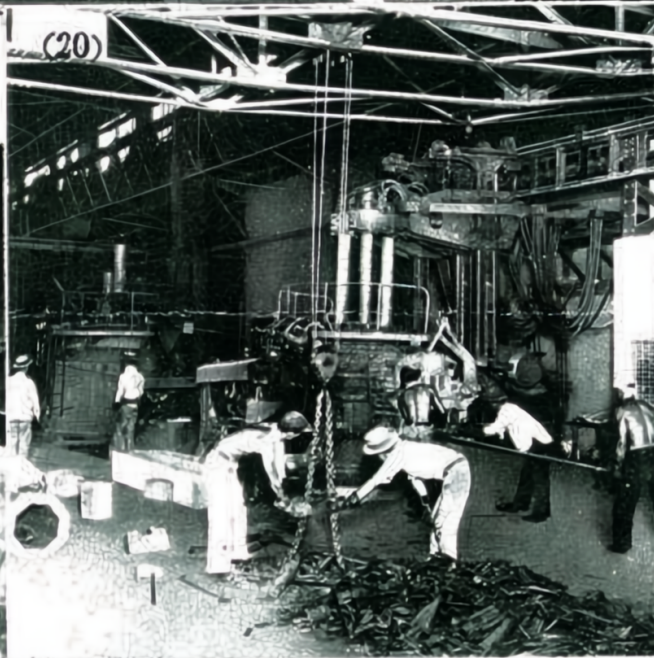
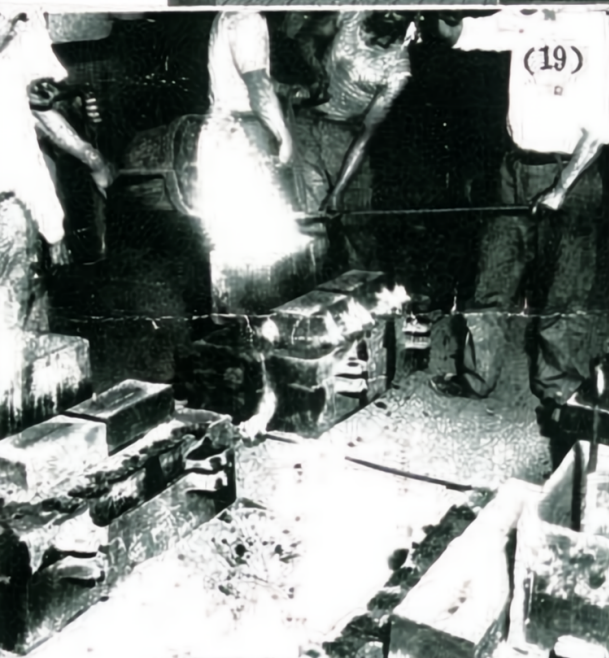
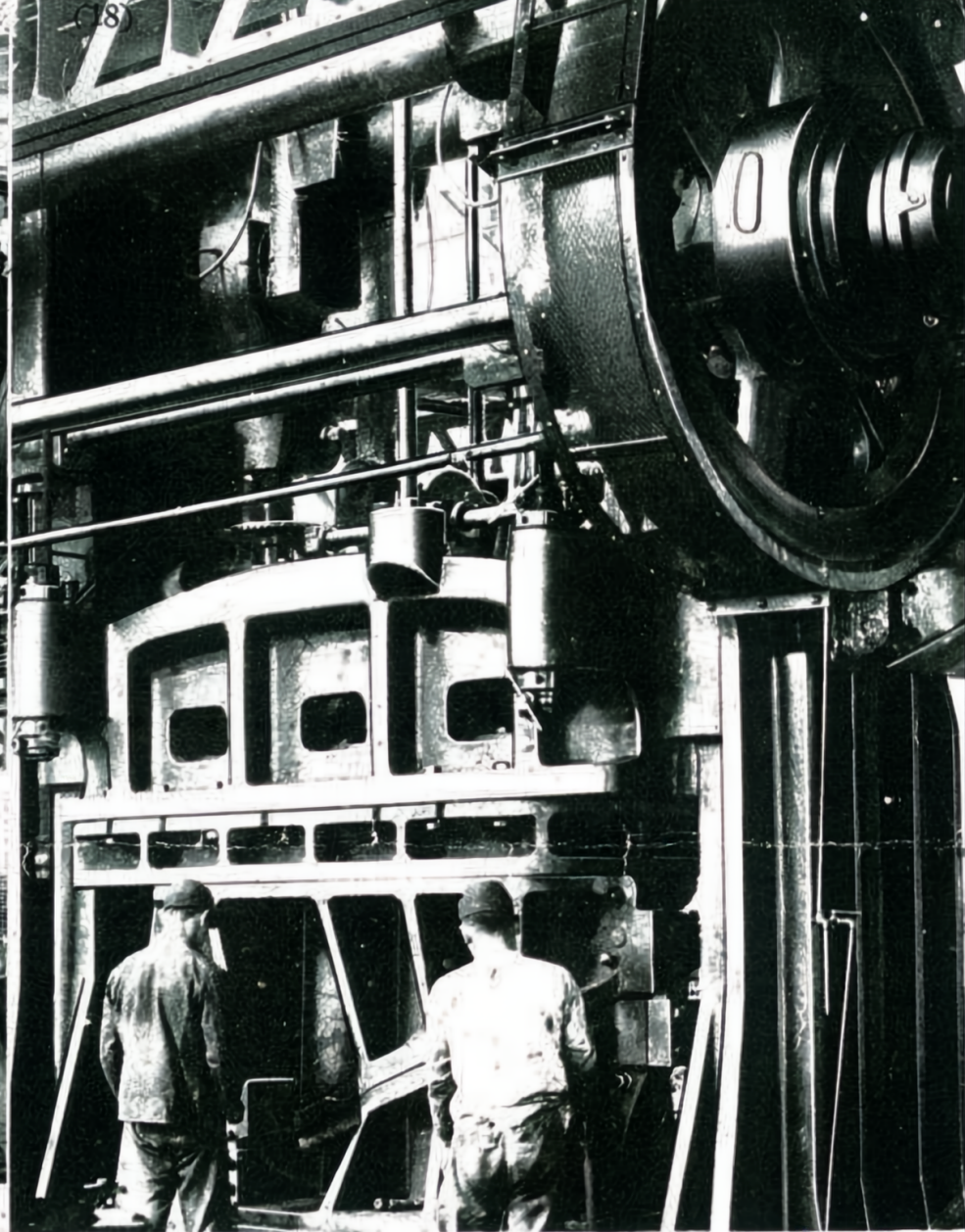
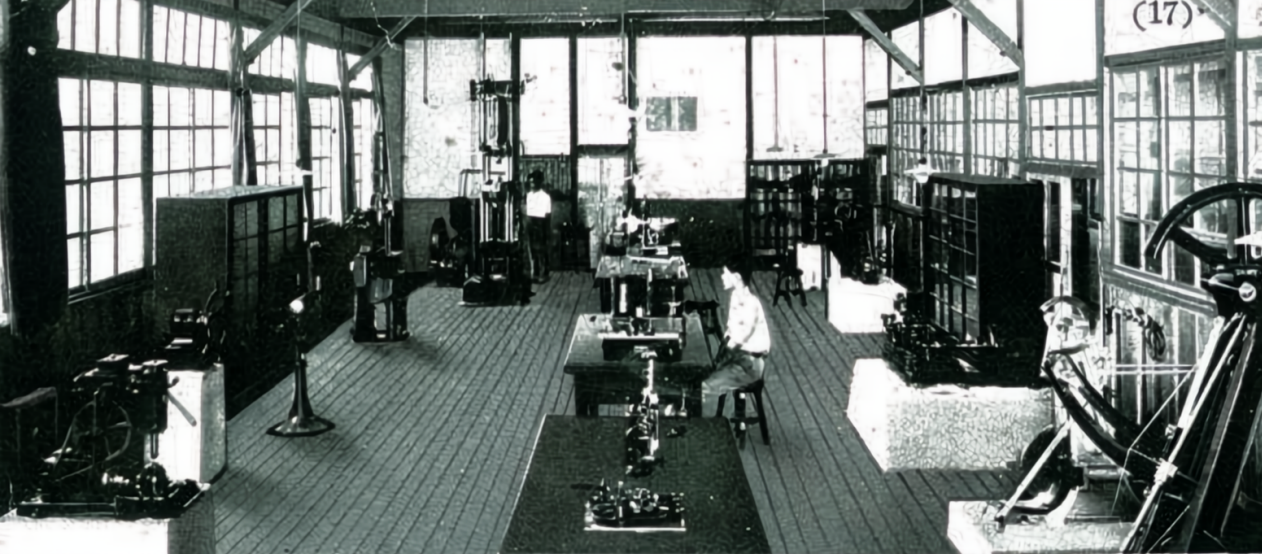


(15)



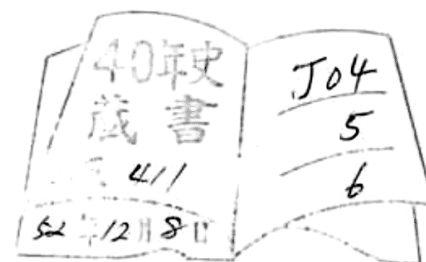
(16)





- (17)物理試験室——研究所内の物理試験室は各種材料に就き凡ゆる物理的性質の試験を行ひ得る設備を有し、各種の試験及び研究を行ひます。
- (18)ボデープレス工場——800トンのプレスに依りフエンダーを製作する實況です。
- (19)エンヂン鋳物工場——シリンダー・ブロツクの鋳造場にて次々にシリンダーが鋳造されて行く實況です。
- (20)製鋼所——製鋼所電氣爐操業の實況です。此所では各種規格に適合する鋼を製造します。中央は2トン、左方は4トン電氣爐であります。左方八角形のは鋳塊を鋳造する型（インゴツトケース）であります。
- (21)エンヂン工場の一部——シリンダー・ブロツクはコンベヤーの上を流れつゝ各種の高級機械に掛けられて次々に仕上げられます。シリンダー・ブロツクのコンベヤーラインを示すものです。

嶄新な流線型、明朗な塗色、堂々たる外観は將に自動車界の標準車であり、國産車の誇りであります。



史335料
分類 539
No. AA
提供者 森田里子